MINISTÉRIO DA DEFESA

MD34-N-01

NORMAS PARA O TRANSPORTE NAS FORÇAS ARMADAS

2013

NORMAS PARA O TRANSPORTE NAS FORÇAS ARMADAS

1ª Edição
2013

MINISTÉRIO DA DEFESA
GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA NORMATIVA Nº 747/MD, DE 20 DE MARÇO DE 2013.

Dispõe sobre as "Normas para o Transporte nas Forças Armadas".

O MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA, Interino, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição, e observado o disposto nos incisos III, VI e IX do art. 1o do Anexo I do Decreto nº 7.364, de 23 de novembro de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar a publicação "Normas para o Transporte nas Forças Armadas - MD34-N-01 (1ª Edição/2012)", que estará disponível na Assessoria de Doutrina e Legislação do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.

Art. 2º Esta Portaria Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Almirante-de-Esquadra JULIO SOARES DE MOURA NETO

(D.O.U – Seção 1 – Ed. Nr 56 de 22 mar 13 – Pag. 7)

REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

NÚMERO DE ORDEM	ATO DE APROVAÇÃO	PÁGINAS AFETADAS	DATA	RUBRICA DO RESPONSÁVEL

SUMÁRIO

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

INTERNA	
ÓRGÃOS	**EXEMPLARES**
GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA	1
GABINETE ESTADO-MAIOR CONJUNTO DAS FORÇAS ARMADAS	1
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL	1
SECRETARIA DE PESSOAL, ENSINO, SAÚDE E DESPORTO	1
SECRETARIA DE PRODUTOS DE DEFESA	1
CENTRO GESTOR E OPERACIONAL DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO DA AMAZÔNIA	1
CHEFIA DE OPERAÇÕES CONJUNTAS	1
CHEFIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS	1
CHEFIA DE LOGÍSTICA	1
ASSESSORIA DE DOUTRINA E LEGISLAÇÃO **- Exemplar Mestre**	1
PROTOCOLO GERAL	1
ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA	1
HOSPITAL DAS FORÇAS ARMADAS	1
SUBTOTAL	**13**

EXTERNA	
ÓRGÃOS	**EXEMPLARES**
COMANDO DA MARINHA	1
COMANDO DO EXÉRCITO	1
COMANDO DA AERONÁUTICA	1
ESTADO-MAIOR DA ARMADA	1
ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO	1
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA	1
COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS	1
COMANDO DE OPERAÇÕES TERRESTRES	1
COMANDO-GERAL DE OPERAÇÕES AÉREAS	1
SUBTOTAL	**9**
TOTAL	**22**

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

1.1 Finalidade

Estabelecer as normas gerais para o transporte nas Forças Armadas.

1.2 Aplicação

Esta publicação normatiza os procedimentos comuns, a serem observados no âmbito do Ministério da Defesa e de cada uma das Forças Singulares (FS), para a execução das Tarefas Logísticas Conjuntas de transporte, no âmbito do STD.

1.3 Referências

Os documentos consultados e que fundamentam a elaboração desta publicação foram:

a) Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007 (dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização - SINAMOB);

b) Decreto nº 6.592 de 2 de outubro de 2008 (regulamenta o disposto na Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007);

c) Decreto nº 7.294 de 6 de setembro de 2010 (dispõe sobre a Política de Mobilização Nacional - PMN);

d) Exposição de Motivos nº 006, de 14 de setembro de 1987 (aprova a Doutrina Básica de Mobilização Nacional);

e) Portaria Normativa nº 614/MD, de 24 de outubro de 2002 (dispõe sobre a Doutrina de Logística Militar);

f) Portaria Normativa nº 1.890/MD, de 29 de dezembro de 2006 (dispõe sobre a Política de Logística de Defesa - PLD);

g) Portaria Normativa nº 343/MD, de 1º de março de 2011 (aprova a Política de Mobilização Militar - MD41-P-01 e suas diretrizes);

h) Portaria Normativa nº 3.810/MD, de 8 de dezembro de 2011 (aprova a Doutrina de Operações Conjuntas - MD30-M-01, 1ª Edição);

i) Portaria Normativa nº 185/MD, de 27 de janeiro de 2012 (aprova a Doutrina de Mobilização Militar - MD41-M-01); e

j) Portaria Normativa nº 620/MD, de 8 de março de 2013 (aprova o Manual de Transportes para Uso nas Forças Armadas - MD34-M-04).

1.4 Aprimoramento

As sugestões para aperfeiçoamento deste documento são estimuladas e deverão ser encaminhadas ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFA), para o seguinte endereço:

MINISTÉRIO DA DEFESA
Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
Assessoria de Doutrina e Legislação
Esplanada dos Ministérios - Bloco Q - 5º Andar
Brasília - DF
CEP - 70049-900
adl1.emcfa@defesa.gov.br

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 Generalidades

2.1.1 É princípio geral que as Forças Singulares utilizem seus meios de transporte orgânicos para o atendimento das suas necessidades administrativas, operativas, de adestramento, ou mesmo no auxílio às autoridades civis, em caso de calamidade pública.

2.1.2 Cada Força Singular deve dispor dos meios de transporte orgânicos mais apropriados às suas atividades específicas, a fim de apoiar as próprias operações.

2.1.3 Em período de normalidade as Forças Singulares administram os meios de transporte orgânicos de acordo com normas próprias e cumprem tarefas logísticas conjuntas sob a coordenação do Ministério da Defesa, observando os procedimentos comuns estabelecidos na presente publicação.

2.1.4 Em situações de crise ou de conflito armado, estruturas conjuntas de transporte poderão ser ativadas para realizar a execução de tarefas logísticas conjuntas previstas nos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos, orientados por publicações doutrinárias específicas do EMCFA.

2.1.5 A contratação ou mobilização de meios civis suplementa os meios existentes nas Forças Singulares e procura reduzir as carências identificadas. Assim, no quadro de Mobilização Nacional, a Mobilização dos Transportes visa o atendimento das necessidades de toda ordem nesta atividade.

2.1.6 A Mobilização dos Transportes prevê a utilização, não somente dos veículos que lhes são postos à disposição, mas também de toda a infraestrutura do setor existente no País, incluindo rodovias, dutos, ferrovias, hidrovias interiores, portos, aeroportos, pátios, terminais e centrais de carga, bem como a organização operacional civil existente.

2.1.7 O EMCFA e as Forças Singulares devem atuar junto aos órgãos governamentais no sentido de buscar o atendimento das necessidades da Defesa Nacional no planejamento para a estruturação do Sistema Nacional de Transportes.

2.2 O Sistema de Transporte de Defesa

2.2.1 O Sistema de Transporte de Defesa (STD) é parte integrante do Sistema de Logística de Defesa (SISLOGD) e atua como agente integrador das diversas estruturas relacionadas à logística de transportes das Forças Armadas e dos meios que possam ser contratados e/ou mobilizados.

2.2.2 O órgão central do STD é o EMCFA, que realizará as coordenações necessárias por meio do Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM), gerenciado pela Chefia de Logística (CHELOG).

2.2.3 A fim de permitir o gerenciamento das informações e a manutenção da Consciência Situacional sobre o funcionamento do STD, a CHELOG deverá manter um Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (SIGLMD), que será o componente de Tecnologia da Informação (TI) do SISLOGD.

2.2.4 As FS integram o STD, mantendo, desde a situação de normalidade, subsistemas de transporte, contando com estruturas e Organizações Militares Logísticas Singulares (OMLS) de transporte aquaviários, terrestres e/ou aéreos, que atendem às suas necessidades orgânicas, além da realização de tarefas logísticas conjuntas. Neste sentido, as FS desdobram os seguintes subsistemas:

a) Sistema de Transporte da Marinha do Brasil (STMB);

b) Sistema de Transporte do Exército Brasileiro (STEB); e

c) Sistema de Transporte da Aeronáutica (STA).

2.2.5 Além dos recursos de transporte disponíveis nos subsistemas das Forças, o STD se vale dos recursos da infraestrutura de transporte, nacional ou internacional, passíveis de contratação e/ou mobilização, com o intuito de atender as necessidades de transporte de defesa.

2.2.6 A execução de tarefas logísticas conjuntas de transporte, entre os subsistemas, deverá ser coordenada pelo CCLM, a fim de racionalizar as ações e obter uma significativa economia de meios, particularmente quando envolver a contratação ou mobilização de meios civis.

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE PESSOAL

3.1 Generalidades

3.1.1 As determinações constantes do presente capítulo dizem respeito aos procedimentos para realização de **Tarefas Logísticas Conjuntas de transporte de pessoal**, a serem observadas pelas Forças Singulares apoiadoras e apoiadas, em situação de normalidade, crise ou conflito armado.

3.1.2 O transporte de pessoal no âmbito interno dos Sistemas Singulares (STMB, STEB e STA) para atender as necessidades próprias de cada FS poderá atender a regras próprias, observando, no que couber, ao previsto no presente capítulo.

3.1.3 Para efeito de transporte de pessoal no âmbito do STD, os termos e expressões abaixo têm os seguintes significados:

a) **adolescente -** pessoa com idade entre doze e dezoito anos incompletos;

b) **bagagem -** conjunto de objetos ou documentos de uso pessoal que os passageiros conduzem em malas, sacos, bolsas, maletas, caixas, pacotes ou mochilas, despachado por um Terminal de Transporte e embarcado no mesmo meio de transporte em que viajar o passageiro;

c) **bagagem abandonada** - bagagem não reclamada por passageiro no terminal de destino, após o término da viagem, tendo sido despachada por ocasião do embarque no terminal de origem;

d) **bagagem de mão** - aquela constituída por uma bolsa de mão, maleta, mochila ou equipamento que possa ser colocado junto ao passageiro. No caso específico do transporte aéreo, deverá observar um peso máximo de cinco quilos e dimensão total (soma de comprimento, altura e largura), não excedendo 115 cm, transportada pelo passageiro junto a si e não despachada pelo terminal aéreo;

e) **bagagem desaparecida** - bagagem despachada no terminal de origem, por ocasião do embarque, e não localizada no destino dentro do período de até noventa dias após o desembarque do passageiro;

f) **bagagem extraviada** - bagagem encontrada em qualquer dependência de um terminal de transporte, diferente de seu destino original, tendo sido despachada por ocasião do embarque do passageiro;

g) **bagagem perdida** - bagagem despachada pelo terminal de origem, por ocasião do embarque do passageiro, e não localizada após noventa dias do desembarque no terminal de destino;

h) **criança de colo** - criança com até três anos de idade e/ou vinte quilos de peso, viajando no colo dos pais ou do responsável;

i) **criança -** pessoa com até doze anos de idade incompletos;

j) **dependentes** - são considerados dependentes do militar todas as pessoas enquadradas no Art. 50, parágrafos 2º e 3º, do Estatuto dos Militares;

k) **despachante de terminal** - militar ou civil, designado pela chefia de um Terminal ou pelo setor de controle de movimento, e que está autorizado a efetuar o atendimento de passageiros relacionados e o despacho de bagagens;

l) **disponibilidade de transporte -** capacidade utilizável de meio de transporte para o transporte de cargas e/ou passageiros;

m) **fardo de bagagem -** será considerado como sendo as bolsas, malas e outros volumes pertencentes ao militar, e que acondicionem seu material individual ou material funcional que deva ser mantido sob sua posse direta.

n) **passageiro relacionado -** pessoa relacionada para determinada viagem, cujo nome foi incluído, numa ordem de prioridade, na relação de passageiros confeccionada pelo setor de controle de movimento (Anexo A);

o) **passageiro efetivo -** passageiro relacionado, dentro da prioridade, para uma determinada viagem, dentro da disponibilidade do meio de transporte;

p) **passageiro reserva** - passageiro relacionado em excesso à disponibilidade do meio de transporte, ficando disponível para uma possível substituição de passageiro efetivo;

q) **passageiro especial** - militar das Forças Armadas, autorizado a embarcar e viajar em qualquer meio de transporte, e que esteja responsável por carga não compatível com passageiros (explosivo, inflamável, corrosivo, etc, conforme Anexo F), que faça parte da equipe de acompanhamento da carga, ou qualquer pessoa expressamente autorizada pelo Comando responsável pela missão, incluídos nesta condição os Técnicos da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) no caso do acompanhamento de cargas radioativas, quando a missão implicar neste transporte;

r) **prioridade** - critério seletivo e de ordenação ao qual são submetidas todas as pessoas inscritas para uma determinada viagem;

s) **relação de passageiros** - documento elaborado pelo setor de controle de movimento de um Terminal de Transporte, onde constam os nomes e as informações adicionais de interesse dos passageiros e do responsável pela execução do transporte, tais como: tipo e matrícula do meio (placa, registro ou indicativo), escalas previstas, data e horários de chamada e embarque, destino, prioridade, pesos do passageiro e da bagagem, nº da etiqueta da bagagem e nome do militar responsável, além de outras observações que se fizerem necessárias; e

t) **verificação para embarque** - procedimento de identificação do passageiro relacionado, no qual é realizada a chamada, a pesagem, a etiquetagem e a entrega do comprovante de sua bagagem, bem como a distribuição do cartão de embarque. Nessa ocasião, por determinação da autoridade competente (Militar, da Receita Federal ou da Polícia Federal), as bagagens pessoais ou de mão poderão ser vistoriadas. O passageiro

que não autorizar a vistoria de sua bagagem pessoal estará proibido de viajar no meio de transporte designado.

3.2 Relação de passageiros

3.2.1 A confecção da Relação de Passageiros (Anexo A) é atribuição do setor de Controle de Movimento do Terminal de Transportes, e será consolidada com os nomes dos inscritos, por ordem de prioridade, dentro dos prazos previstos e atendidas as exigências estabelecidas.

3.2.2 Para qualquer meio de transporte, a Relação de Passageiros conterá, no máximo, um número de passageiros reserva igual a vinte por cento do efetivo de passageiros efetivos.

3.2.3 A relação de passageiros será impressa em duas vias, assinada ou rubricada pelo Chefe do Setor de Controle de Movimento, ou por despachante designado pelo mesmo.

3.2.4 Após a verificação para embarque, a relação de passageiros deverá ser assinada pelo o comandante da embarcação, aeronave, ou ainda, o chefe do comboio, viatura ou vagão, que ficará com a primeira via para fins de controle durante o transporte.

3.2.5 A segunda via permanecerá arquivada no Setor de Controle de Movimento do Terminal que a confeccionou, que deverá realizar uma conferência, a fim de que as faltas, cancelamentos e presenças possam ser controlados, bem como a missão de transporte seja inserida no banco de dados do Subsistema de Transporte/STD, caso disponível, para futuras consultas.

3.2.6 Nenhum passageiro poderá ser acrescentado à relação na falta de algum passageiro relacionado, mesmo que haja vagas no meio, sem que haja autorização do setor de controle de movimento do Terminal.

3.2.7 A relação de passageiros será confeccionada observando-se a disponibilidade de cada etapa da viagem.

3.2.8 Devido às peculiaridades das missões de transporte em meio militar, ou meio civil sob o controle militar, o transporte de pessoas menores de idade (crianças e adolescentes) e estrangeiros, deve preencher as seguintes condições:

a) se criança:

- a mesma deverá estar acompanhada de, ao menos, um dos pais, os quais deverão apresentar documentação comprobatória do parentesco; e
- no caso de outros responsáveis, deverá ser apresentada autorização por escrito do pai, mãe ou responsável legal. A essa autorização deverá ser anexada uma cópia da identidade de quem autorizou a viagem, uma cópia da identidade ou certidão de nascimento da criança e uma cópia da identidade do acompanhante.

b) se adolescente:

- deverá apresentar autorização por escrito do pai, mãe ou responsável legal para viajar desacompanhado. A esta autorização deverá ser anexada uma cópia da identidade de quem autorizou a viagem e uma cópia da identidade ou certidão de nascimento do adolescente; e

- sendo aluno de Escola Militar de Formação, estará dispensado das formalidades requeridas, devendo, porém, apresentar cédula de identidade.

c) os estrangeiros, civis ou militares, somente poderão viajar em meios do STD com autorização do EMCFA, das FS ou do COMTRAC ou de qualquer outro C Op quando ativado.

3.3 Uniformes ou trajes de viagem

3.3.1 Os militares da ativa deverão viajar fardados, de acordo com a legislação em vigor.

3.3.2 Quando a missão do militar exigir o uso de traje civil, tal fato deverá ser informado, pela autoridade que solicitou o apoio de transporte, à chefia do Terminal de Transporte ou ao setor de controle de movimento do mesmo.

3.3.3 Exceto no caso de missões de evacuação de não combatentes, ajuda humanitária ou de defesa civil, não será permitido o embarque de passageiros civis utilizando:

a) calções, bermudas e chinelos;

b) camisetas sem mangas; ou

c) camisas com inscrições que atentem contra a moral e os bons costumes.

3.4 Despacho e embarque de passageiros

3.4.1 O Despachante de Terminal procederá à chamada dos passageiros, observando o quadro-horário previsto e a ordem da relação, e realizando os procedimentos de despacho de bagagens (pesagem, conferência, inspeção alfandegária ou outras medidas administrativas), e ainda, esclarecendo sobre os procedimentos a serem adotados pelos passageiros para o embarque.

3.4.2 O comandante da embarcação, aeronave, ou ainda, o chefe do comboio, viatura ou vagão, receberá do despachante de terminal uma via da relação de passageiros que embarcarão para a viagem, e iniciará os procedimentos para embarque, obedecendo às prioridades estabelecidas pelo setor de controle de movimento (por antiguidade, por unidade ou subunidade, ou outro critério a ser estabelecido previamente).

3.4.3 Somente os passageiros verificados poderão ter acesso à área operacional para embarque no meio de transporte, e para tal, será obrigatória a conferência do documento de identidade e do cartão de embarque.

3.4.4 Os passageiros em trânsito deverão receber um cartão de controle específico, e deverão receber do Terminal de Embarque as instruções especiais que se fizerem necessárias para o desembarque e transbordo.

3.5 Desembarque de Passageiros

3.5.1 O passageiro deve ser orientado pelo despachante de terminal de destino quanto

ao percurso de desembarque e os procedimentos para o recebimento da bagagem.

3.5.2 No caso de reclamação de passageiro sobre extravio de sua bagagem, o despachante do terminal deverá proceder a um registro específico, para que sejam tomadas as providencias cabíveis, assim como deverá orientar o passageiro quanto às providencias a serem tomadas.

3.6 Transporte de Bagagem Pessoal

3.6.1 Toda bagagem pessoal ou fardos de bagagem despachados serão pesados e etiquetados por ocasião do despacho dos passageiros e estarão sujeitos à vistoria pela Receita Federal, autoridades do Terminal de Transporte ou pelo próprio comandante da embarcação, aeronave, ou ainda, o chefe do comboio, viatura ou vagão.

3.6.2 Nenhum meio de transporte poderá transportar cargas perigosas sem que haja um planejamento específico, aprovado pelo setor de controle de movimento do terminal, ou na falta deste, pelo responsável pelo transporte.

3.6.3 No caso específico de transporte aéreo, são considerados especiais ou perigosos para o transporte os seguintes itens: artigos venenosos, combustível líquido, explosivos, gases comprimidos, líquido que se inflame espontaneamente, materiais corrosivos, materiais magnéticos, oxidante, materiais polimerizáveis (que desencadeiem reações químicas), radioativos, alimentos ou materiais perecíveis e demais materiais que possam colocar em risco a segurança dos passageiros, da tripulação e/ou da aeronave.

3.6.4 Ainda no caso de transporte aéreo, o despachante do terminal poderá restringir o transporte de bagagens em caixas de papelão ou isopor, sacolas plásticas ou similares, bem como de aparelhos eletrônicos ou outros materiais que sejam considerados frágeis ou com risco de sofrerem danos nas operações de carga e descarga das aeronaves ou durante o voo.

3.6.5 A guarda da bagagem de mão será de responsabilidade do passageiro.

3.6.6 As dimensões e volumes do fardo de bagagem serão estabelecidos previamente pelo setor de controle de movimento e informado aos setores interessados, considerando o meio de transporte a ser utilizado e as condicionantes operacionais da missão, e será transportado nos compartimentos de carga disponíveis.

3.6.7 Os fardos de bagagem deverão ser obrigatoriamente despachados pelos passageiros no momento da apresentação no terminal de transporte.

3.6.8 O transporte de armamento individual será regulado no planejamento específico da missão de transporte, e obedecerá às necessidades operacionais.

3.6.9 No caso de armamento e munição particular, pertencente a oficiais, praças ou civis possuidores de porte de arma de fogo (PAF), deverão ser adotados procedimentos específicos no âmbito dos subsistemas de transporte das Forças Singulares, observando a legislação em vigor sobre o assunto (Estatuto do Desarmamento e normas para fiscalização de produtos controlados).

3.6.10 No âmbito do STD, é proibido:

a) o transporte de qualquer objeto ou bagagem que não esteja manifestado, exceto a bagagem de mão; e

b) no caso de deslocamentos internacionais, o transporte de bagagem pessoal desacompanhada.

3.7 Bagagem extraviada

3.7.1 O Terminal de Transporte que encontrar bagagem extraviada deverá recolhê-la e guardá-la em local apropriado, estabelecendo procedimentos padronizados de acordo com cada situação.

3.7.2 Caso seja possível identificar o destino da bagagem, o Terminal deverá:

a) preencher a Ficha de Notificação de Bagagem (Anexo C);

b) informar imediatamente ao terminal de destino;

c) remeter a bagagem para o terminal de destino na primeira oportunidade, elaborando um manifesto de carga; e

d) não podendo ser remetida a bagagem ao seu destino num prazo máximo de 24 horas, vistoriá-la, na presença do chefe do Setor de Controle de Movimento do terminal ou de seu substituto legal, com a finalidade de retirar e destruir todo e qualquer material perecível ou nocivo à saúde que for encontrado, preenchendo a Ficha de Vistoria de Bagagem (Anexo D) e lacrando a bagagem ao final.

3.7.3 Caso não seja possível identificar o destino da bagagem, o Terminal deverá:

a) preencher a Ficha de Notificação de Bagagem;

b) informar ao CCLM imediatamente o ocorrido, remetendo-lhe uma cópia da Ficha de Notificação de Bagagem; e

c) vistoriar a bagagem no prazo máximo de 24 horas, na presença do chefe do setor de controle de movimento ou de seu substituto legal, com a finalidade de tentar identificar o seu proprietário e, também, para retirar e destruir todo e qualquer material perecível ou nocivo à saúde que for encontrado, preenchendo a Ficha de Vistoria de Bagagem (Anexo D) e lacrando a bagagem ao final. Caso não seja reclamada no prazo de trinta dias, a bagagem será considerada abandonada, devendo esta situação ser informada ao CCLM.

3.8 Bagagem abandonada

3.8.1 O terminal de transporte que encontrar bagagem abandonada deverá recolhê-la e guardá-la em local apropriado, cumprindo procedimentos padronizados de acordo com cada situação.

3.8.2 Caso possua identificação externa com endereço ou telefone do proprietário, o terminal de transporte deverá envidar esforços para contato e entrega da bagagem no

menor prazo possível.

3.8.3 Não havendo identificação externa, ou não sendo possível localizar o proprietário, notificar os terminais de transporte da rota no intuito de identificar o proprietário, a fim de se buscar o contato e realizar a entrega da bagagem.

3.8.4 Não sendo possível levantar nenhuma informação sobre o proprietário da bagagem, o terminal de transporte responsável deverá:

a) preencher a Ficha de Notificação de Bagagem;

b) informar ao CCLM do ocorrido, enviando-lhe uma cópia da ficha; e

c) proceder à vistoria da bagagem no prazo máximo de 24 horas, na presença do chefe do setor de controle de movimento ou seu substituto legal, com a finalidade de tentar identificar o seu proprietário e, também, de retirar e destruir todo e qualquer material perecível ou nocivo à saúde que for encontrado, preenchendo a Ficha de Vistoria de Bagagem e lacrando-a ao final.

3.8.5 A bagagem abandonada, que não for reclamada, ou não houver sido obtida a identificação do proprietário, ao fim de três anos a contar da data de preenchimento da Ficha de Notificação de Bagagem, passará ao domínio do STD, de acordo com o Art. 1.260 do Código Civil Brasileiro.

3.8.6 Decorrido o prazo citado em 3.8.5, o Comandante, Chefe ou Diretor da OM responsável pela operação do terminal de transporte mandará proceder a uma sindicância, cujo encarregado deverá propor o destino a ser dado ao material (destruição, alienação, doação, etc), publicando a solução em boletim interno ou ordem do dia, e encaminhando a presente informação por meio de mensagem ao CCLM.

3.9 Bagagem perdida

3.9.1 O despachante do terminal de transporte, após preencher a Ficha de Notificação de Bagagem, decorrente de reclamação de um passageiro que não a recebeu, deverá observar os seguintes procedimentos:

a) informar, imediatamente, aos terminais de transporte da rota da viagem; e

b) informar ao CCLM, remetendo uma cópia da Ficha de Notificação de Bagagem.

3.9.2 Caso receba informação de que há uma bagagem extraviada em outro terminal de transporte, o despachante do terminal de destino deverá:

a) verificar se as características da bagagem informada coincidem com a descrição da bagagem reclamada contida na Ficha de Notificação;

b) dar ciência ao passageiro reclamante sobre as informações colhidas, informando-lhe, assim que possível, a data e horário para que venha receber sua bagagem, mediante a apresentação do comprovante de entrega de bagagem, recebido por ocasião do despacho no terminal de transporte de origem;

c) coordenar com o terminal de transporte informante quanto à data estimada da remessa da bagagem, havendo uma identificação positiva de que se trata da bagagem do reclamante; e

d) apresentar ao passageiro, para assinatura, o Termo de Recebimento da Bagagem (Anexo E), quando da entrega de seu pertence.

3.10 Bagagem desaparecida

3.10.1 Caso a bagagem não seja encontrada no prazo de noventa dias, será considerada desaparecida, após solução de sindicância mandada proceder por Comandante, Chefe ou Diretor da OM a que pertençam os terminais de transporte.

3.10.2 A bagagem dada como desaparecida, após conclusão de sindicância, terá todo o seu processo extinguido, sendo o reclamante informado do procedimento.

3.11 Evacuação Médica

3.11.1 A Evacuação Médica constitui-se na remoção de pessoal doente ou ferido, sob cuidados especiais, para uma instalação de saúde capacitada ao atendimento médico de maior complexidade. Em princípio a evacuação médica deve ser realizada para a mais próxima instalação apta a atender e reter o paciente.

3.11.2 A Evacuação Médica poderá ser realizada por meio dos diversos modais de transporte disponíveis (terrestres, aquaviários ou aéreos), o que irá requerer um detalhado planejamento e coordenação entre os diversos setores de saúde e de transporte envolvidos, seja para a roteirização do transporte, quanto para a adequação dos meios para permitir que os cuidados especiais requeridos para cada caso sejam tomados.

3.11.3 A Evacuação Médica visa recuperar o maior número de baixas possível, no sentido de garantir a preservação do potencial humano empregado nas operações.

3.11.4 Em face da necessidade de proporcionar o adequado suporte aos doentes ou feridos considerados graves, especial atenção deverá ser atribuída à Evacuação Aeromédica (EVAM), atendendo o princípio da rapidez e emergência para a adoção dos procedimentos requeridos, priorizando-se sempre o objetivo de salvar vidas.

3.11.5 A Evacuação Médica deverá observar os seguintes parâmetros de planejamento:

a) Norma de Evacuação: ditará o período máximo (normalmente em dias) que uma baixa pode permanecer em uma determinada instalação de saúde;

b) Condições para a evacuação: apesar da disciplina da Norma de Evacuação, o elemento chave que determinará o tempo e o meio de evacuação será a condição de saúde do paciente; e

c) Emprego dos meios de transporte: os meios de transporte empregados para a Evacuação Médica deverão ser perfeitamente identificados, de acordo com o previsto nas Convenções de Genebra e seus Protocolos adicionais, a fim de prevenir que sejam

atacados em operações, devendo os mesmo ser empregados exclusivamente para fins humanitários. Os mesmos devem ser dotados com o pessoal médico que se fizer necessário e serem equipadas com meios que permitam a continuidade do tratamento durante o transporte.

CAPÍTULO IV

TRANSPORTE DE CARGA

4.1 Generalidades

4.1.1 As determinações constantes do presente capítulo dizem respeito aos procedimentos para realização de **Tarefas Logísticas Conjuntas de transporte de carga**, a serem observadas pelas Forças Singulares apoiadoras e apoiadas, em situação de normalidade, crise ou conflito armado.

4.1.2 O transporte de carga, no âmbito interno dos Sistemas Singulares (STMB, STEB e STA), para atender as necessidades próprias de cada FS poderá atender a regras próprias, observando, no que couber, ao previsto no presente capítulo. A fim de facilitar a integração logística, entretanto, deve-se buscar, sempre que possível, a observância das normas de transporte nacionais e internacionais em vigor.

4.1.3 Para efeito de transporte de carga no âmbito do STD, os termos e expressões abaixo têm os seguintes significados:

a) **carga -** qualquer tipo de material susceptível de ser transportado de um local para outro;

b) **carga alijável** - carga que, pelo seu tipo e volume, possa ser alijada da aeronave em voo;

c) **carga avariada** - carga recebida por um terminal de transporte com sinais de avarias;

d) **carga especial** - carga que, pela sua característica, requeira cuidado especial no seu manuseio, transporte e/ou estocagem;

e) **carga extraviada** - carga recebida e não relacionada no manifesto, ou carga manifestada e não recebida pelo Terminal de Transporte;

f) **carga não identificada** - carga sem manifesto ou qualquer tipo de identificação;

g) **carga oficial** - carga destinada ou procedente dos Órgãos Oficiais do Governo;

h) **carga conjunta** - carga transportada por um elemento de subsistema de transporte singular em proveito de outro subsistema singular;

i) **carga particular** - carga que não tenha vínculo com Órgãos Oficiais do Governo;

j) **carga perigosa** - carga que, pela sua característica, além de ter tratamento de carga especial, ofereça perigo pessoal e/ou material, pondo em risco a saúde, a segurança, a propriedade e o meio ambiente;

k) **carga unitizada** - carga acondicionada de modo a possibilitar a movimentação e estocagem como uma única unidade. As cargas unitizadas devem possuir tamanho

compatível com os equipamentos de movimentação e o meio de transporte. Os tipos mais comuns de cargas unitizadas são o palete e o contêiner;

l) **conferente** - pessoa encarregada de receber e conferir a carga e a documentação destinada ao Terminal de Carga;

m) **cota** - parte da disponibilidade de um meio de transporte, destinada à realização de tarefa logística conjunta de transporte, ou ainda, para apoio à organização ou agência civil;

n) **cotista** - organização militar e/ou civil beneficiada em cota;

o) **Regulamento de Cargas Perigosas** *(Dangerous Goods Regulation* - **DGR**) -, regulamento emitido pela Associação Internacional do Transporte Aéreo (*International Air Transport Association* - IATA);

p) **Regulamento Internacional para a Segurança no Tráfego Marítimo** *(Convention for the Safety of Life at Sea -* **SOLAS***)* -, regulamento emitido pela Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization* - IMO);

q) **Fatores de Planejamento do Transporte Aéreo** - É o documento do Comando da Aeronáutica que estabelece os fatores e parâmetros de planejamento na utilização do modal aéreo;

r) **declaração de importação (DI)** - documento eletrônico exigido na importação de bens, cujo processamento ocorre através do Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX;

s) **disponibilidade de transporte** - capacidade utilizável de um navio, aeronave ou veículo terrestre para o transporte de carga e/ou passageiro;

t) **Agente do STD** - responsável indicado pelo subsistema de transporte de uma FS, credenciado no STD para receber pedidos, atender e apoiar as tarefas logísticas conjuntas de transporte militar, mantendo vinculação técnica com o CCLM;

u) **Encarregado do Armazém** - pessoa responsável pelo controle de todo o material recebido e estocado nos armazéns de carga de um Terminal de Transporte;

v) **material nocivo** - material que pode, direta ou indiretamente, causar danos ao meio de transporte, equipamentos e/ou operadores; e

x) **separação de carga** - ato de segregar a carga por destino, de acordo com a disponibilidade dos meios de transporte, prioridades estabelecidas e compatibilidade da carga com o meio a ser utilizado e o pessoal a ser transportado, conforme a demanda estabelecida.

4.2 Transporte de carga

4.2.1 Para ser transportada, a carga deverá estar bem acondicionada, em embalagem resistente, de modo a não sofrer danos durante as operações de carregamento, descarregamento e manuseio nos armazéns.

4.2.2 A embalagem deverá ser preparada de forma a:

a) proteger a carga e a restringir a possibilidade de qualquer tipo de extravio do seu conteúdo;

b não acarretar ferimentos a pessoas ou danos ao meio de transporte utilizado; e

c) não comprometer a segurança da operação da aeronave, navio, composição ferroviária ou veiculo utilizados no transporte.

4.2.3 A embalagem contendo material que requeira cuidado especial, deverá ter indicações desta condição com letra de forma ou gravura. Ex: FRÁGIL, ESTE LADO PARA CIMA, etc.

4.2.4 A embalagem contendo materiais perigosos deverá ser etiquetado conforme a respectiva classe de risco, etiquetas de manipulação, número ONU de identificação, e no caso de transporte aéreo, observando o DGR emitido pela IATA e as normas estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e no caso do transporte marítimo, observando a norma SOLAS emitida pela IMO e as normas estabelecidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) do Comando da Marinha e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Para o transporte terrestre, deverão ser observadas as normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). No caso de produtos controlados pelo Comando do Exército, deverão ser observadas as normas estabelecidas no Regulamento para a Fiscalização de Produtos Controlados (R-105).

4.2.5 Todo material entregue para embarque deverá ser acompanhado de uma via da Requisição de Transporte Conjunto (Anexo B), anexada â parte externa do volume, devidamente protegida por embalagem plástica transparente, em local que permita sua visualização e conferência.

4.2.6 Cada material deverá ter especificado em etiqueta própria, contendo, obrigatoriamente:

a) tipo de material;

b) peso bruto;

c) cubagem;

d) unidade do destinatário e do remetente;

e) nome, endereço e telefone do destinatário e do remetente;

f) instruções especiais (se aplicável) para transporte/ manuseio; e

g) norma de referência para transporte/ manuseio, no caso de materiais especiais.

4.2.7 Os volumes com pesos superiores a cinquenta quilos deverão conter travessas resistentes acompanhando o perímetro das extremidades inferiores, de forma a deixar um espaço mínimo de quinze centímetros de altura em relação ao solo, e permitir o encaixe, dos garfos das empilhadeiras.

4.2.8 Solicitações de transporte de volumes com dimensões maiores do que um palete de 108” x 88” deverão receber tratamento especial por parte do STD, em decorrência das necessidades de equipamentos especiais para movimentação da carga, assim como, eventualmente, limitações dos meios de transporte.

4.3 Embalagens

4.3.1 As embalagens deverão estar preparadas de forma a minimizar a trepidação, proteger os itens frágeis, evitar rupturas, distribuir as pressões, evitar o desgaste por atrito e absorver os choques provenientes de quedas e impactos.

4.3.2 No âmbito do STD, os principais tipos de embalagens são os seguintes:

a) **Caixa** - embalagens de madeira, fibra, papelão, metal, plástico ou material composto, cujas partes componentes, deverão ser unidas com pregos, fitas de metal, arame, corda ou fita adesiva, de acordo com o tipo do material;

b) **Saco -** embalagens de lona, juta ou linhas, cujas partes componentes deverão ser unidas com costura, coladas ou amarradas;

c) **Tambor** - embalagem de metal, madeira, fibra ou plástico, cujas partes componentes deverão ser lacradas de forma a não permitir o vazamento do conteúdo;

d) **Vasilhame** - embalagem de metal, vidro, plástico, fibra, ou papelão, cujas partes componentes deverão ser unidas de forma a não permitir o vazamento do conteúdo;

e) **Engradado** - embalagem constituída de forma a proteger o objeto em seu interior, estando com ele rigidamente integrado;

f) **Botijão** - embalagem em forma cilíndrica, contendo proteção externa (de barro, vidro ou plástico comum). Se for de plástico, deverá ser inquebrável e resistente à perfuração, dispensando a proteção externa;

g) **Contêiner** - embalagem, em forma de receptáculo fechado, normalmente de metal, cuja característica principal é a de constituir uma unidade de carga independente, com dimensões padrão em medidas inglesas (pés). A unidade padrão de medida internacionalmente considerada é o TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*);

h) **Contêiner especial** - contêiner que possui aberturas no seu topo (open top), ou no seu topo e laterais (*flat rack*), que possui os padrões internacionais de medida, utilizado para o transporte de materiais específicos que ultrapassem as medidas de um contêiner convencional; e

h) **Palete** - estrado de madeira, metal ou plástico que é utilizado para movimentação de volumes unitizados de carga. No STD, os paletes padronizados são o tipo PBR (1,00m x 1,20m) e o tipo aeronáutico (108” x 88”).

4.4 Prioridades das cargas a serem transportadas

O STD priorizará o transporte de cargas, obedecendo aos seguintes critérios:

a) prioridade 1 - material destinado à defesa nacional, calamidade pública, socorro de vida humana e translado de decessos;

b) prioridade 2 - material destinado a socorro de aeronaves ou embarcações da MB, EB ou FAB indisponíveis por falta de peças, observando-se a precedência de data de envio das solicitações;

c) prioridade 3 - material crítico destinado ao Controle do Espaço Aéreo;

d) prioridade 4 - material de aviação;

e) prioridade 5 - armamento e munição, inclusive peças e conjuntos de reparação de material bélico;

f) prioridade 6 - carga geral, nesta ordem: combustível e víveres, suprimento de viatura, malotes de correspondência e outros;

g) prioridade 7 - equipamentos hospitalares em geral e/ou medicamentos pertencentes às Forças Armadas e/ou ao Serviço Público;

h) prioridade 8 - mala diplomática;

i) prioridade 9 - bagagem de militar transferido; e

j) prioridade 10 - cargas não previstas nos subitens anteriores.

4.5 Requisição de Transporte Conjunto (RTC)

As requisições de transporte conjunto no âmbito do STD serão realizadas obedecendo aos seguintes procedimentos:

a) as FS serão responsáveis por designar e difundir a lista de Terminais de Transporte singulares credenciados junto ao STD, assim como por emitir diretrizes para o estabelecimento das Cotas de Transporte Conjunto (CTC) a serem disponibilizadas para apoio à administração central do MD, às demais FS, ou ainda, para apoio à organização ou agência civil;

b) em princípio, as cargas incluídas nas prioridades 1, 2 e 3 poderão exceder as cotas estabelecidas pelas FS;

c) todas as OM das FS serão consideradas usuárias do STD, podendo emitir RTC para um dos Terminais de Transporte singulares credenciados, obedecendo ao modelo estabelecido no Anexo B;

d) recebida uma RTC, o Terminal de Transporte realizará o processamento da requisição, observando as CTC, assim como às prioridades e aos procedimentos estabelecidos neste Manual. Quanto ao processamento da requisição, as cargas previstas numa RTC serão classificadas como: de despacho imediato; aguardando na OM de origem; e CTC ultrapassada;

e) caso necessite aguardar na origem, a OM requisitante deverá observar a data estabelecida pelo Terminal de Transporte para o despacho da carga. Caso não haja disponibilidade ou previsão de transporte para o período solicitado, o despacho da carga poderá não ser aprovado;

f) solicitações de transporte de cargas oficiais, de ajuda humanitária e particulares recebidas diretamente pela administração central do MD serão processadas pelo CCLM e encaminhadas para um dos órgãos de direção setorial da logística das FS, observando a CTC, o modal mais conveniente e os demais procedimentos estabelecidos neste Manual; e

g) os subsistemas de transporte singulares estabelecerão, em suas normas internas, os procedimentos para o transporte de cargas oficiais, de ajuda humanitária e particulares encaminhadas diretamente aos respectivos Comandos de Força.

4.6 Recebimento e Conferência da Carga

4.6.1 O recebimento e a conferência só serão realizados se a carga a ser embarcada estiver com a identificação e embalagem adequadas. As OM apoiadas deverão entregar suas cargas manifestadas nos Terminais de Transporte.

4.6.2 A carga a ser embarcada no âmbito do STD deverá ser despachada com antecedência mínima de:

a) dois dias úteis, para carga nacional; e

b) três dias úteis, para carga internacional.

4.6.3 O tráfego de cargas conjuntas, assim como de cargas oficiais, de ajuda humanitária e particulares, cujo transporte tenha sido solicitado ao MD, deverá ser acompanhado pelo CCLM, por meio do SIGLMD, a quem caberá realizar as coordenações necessárias para o atendimento das demandas.

4.6.4 Toda carga internacional, inclusive as particulares, somente será recebida por um Terminal de Transporte com a documentação expedida pelas OM das Forças Singulares que realizam o despacho aduaneiro de importação e exportação.

4.6.5 Não é permitido o transporte internacional de bagagem pessoal desacompanhada no âmbito do STD. Qualquer carga particular, caso tenha seu transporte autorizado no âmbito do STD, deverá observar todos os procedimentos decorrentes, sejam aduaneiros, fiscais, sanitários, assim de qualquer outra exigência legal a ser atendida, e cuja execução caberá unicamente ao interessado.

4.6.6 A carga particular destinada à localidade situada dentro do território nacional será vistoriada pelo conferente no ato da sua entrada no Terminal de Transporte, na presença do remetente ou do seu representante legal. Após a realização das vistorias, caberá ao responsável pela carga a incumbência de lacrá-la.

4.6.7 Com exceção das correspondências escritas, o chefe do Terminal de Transporte poderá, a qualquer tempo, determinar vistorias na carga recebida, desde que o faça na

presença de três testemunhas. Tal procedimento deverá ser realizado por pessoal qualificado, visando à preservação da integridade do emissor e de todos os componentes do sistema.

4.6.8 Com exceção das situações previamente definidas no planejamento da missão de transporte, não serão recebidas cargas em dias não úteis ou fora do expediente de um Terminal de Transporte.

4.7 Carregamento e descarregamento

4.7.1 O despachante do Terminal de Transporte, responsável pelo embarque e desembarque de carga, deverá providenciar para que todos os equipamentos necessários estejam à disposição do serviço, quando da chegada do material. O responsável pela carga deverá alertar o despachante do Terminal de Transporte sobre a existência de material que possua peso elevado ou características específicas de manuseio com antecedência mínima de 3 dias úteis, de modo a permitir a correta preparação do local para o recebimento da carga.

4.7.2 Na fase de carregamento e/ou descarregamento, deverá haver uma coordenação entre equipe do Terminal e os responsáveis pela carga, para que estes definam a ordem de entrada e/ou saída da carga. No caso de operações com Fuzileiros Navais, operações aeromóveis e operações aeroterrestres, especial atenção será dada ao planejamento do embarque, de modo que o Plano de Embarque/Carregamento interfira o mínimo possível no emprego operacional dos elementos apoiados. Além disso, o embarque deve possibilitar uma rápida descarga na área de desembarque.

4.7.3 No ato da entrega da carga, o responsável pela carga e a equipe do Terminal de Transporte realizarão a conferência do Manifesto de Carga, volume por volume.

4.7.4 No ato de recebimento da carga paletizada, somente deverá ser feita a conferência da quantidade de paletes recebidos. O conteúdo dos paletes será conferido até o primeiro dia útil, após o seu recebimento no Terminal de Transporte.

4.7.5 Qualquer discrepância na conferência da carga (alteração no manifesto de carga, carga danificada, carga violada, etc.) deverá ser registrada pelo Setor de Controle de Movimento do Terminal de destino, no momento do recebimento do manifesto. De imediato, este deverá comunicar as discrepâncias encontradas aos setores envolvidos no transporte e ao Terminal de origem, para que as providências administrativas possam ser tomadas tempestivamente.

4.7.6 Caso haja a caracterização de “carga extraviada”, ou “carga não identificada”, deverão ser adotados os procedimentos previstos nos itens 3.8 e 3.9.

4.8 Entrega da carga

4.8.1 A carga será entregue ao destinatário, ou ao seu representante legal, somente depois de cumpridas as formalidades referentes ao recebimento e à conferência por parte do Setor de Controle de Movimento do Terminal.

4.8.2 A carga será entregue mediante recibo de entrega dos materiais, onde deverão constar os seguintes dados do recebedor:

a) nome por extenso;

b) identidade;

c) data da retirada;

d) telefone para contato;

e) email; e

f) assinatura.

4.8.3 Não serão realizadas entregas de carga fora do horário de expediente, salvo nas situações em que esta situação tenha sido planejada previamente.

4.8.4 A carga particular, que não for reclamada, ou que não houver sido obtida a identificação do proprietário, ao fim de três anos, passará ao domínio do STD, de acordo com o Art. 1.260 do Código Civil Brasileiro.

4.9 Procedimentos para carga extraviada

4.9.1 O Setor de Controle de Movimento do Terminal de Transporte adotará, nos casos abaixo relacionados, os seguintes procedimentos:

a) carga não relacionada no Manifesto de Carga - informar a discrepância ao CCLM, ao Terminal de Transporte de origem ou de destino as providências tomadas para a remessa da carga ao destino, se for o caso; e

b) carga manifestada e não encontrada - informar a discrepância verificada e o não recebimento da referida carga ao CCLM, ao terminal de origem e à Unidade responsável pelo transporte. A Chefia do Terminal deverá contatar a Unidade responsável pelo transporte, para identificação da rota realizada, a fim de informar aos Terminais localizados na rota descrita, a respeito do desaparecimento da referida carga.

4.10 Procedimentos para carga não identificada

4.10.1 Setor de Controle de Movimento do Terminal de Transporte adotará os seguintes procedimentos:

a) recolher a carga em local apropriado;

b) após 24 h, o Chefe do Setor de Controle de Movimento do Terminal deverá convocar dois militares para que, juntos, procedam à abertura do volume e à identificação do material. De acordo com a natureza da carga, o Chefe do Setor de Controle de Movimento deverá:

- preencher a Ficha de Notificação de Carga (Anexo H);
- informar ao CCLM do ocorrido, enviando-lhe uma cópia da ficha; e

- proceder à vistoria da carga no prazo máximo de 24 horas, na presença do chefe do setor de controle de movimento ou seu substituto legal, com a finalidade de tentar identificar o destinatário e, também, de retirar e destruir todo e qualquer material perecível ou nocivo à saúde que for encontrado, preenchendo a Ficha de Vistoria de Carga (Anexo I) e lacrando-a ao final.

4.10.2 A bagagem abandonada, que não for reclamada, ou não houver sido obtida a identificação do proprietário, ao fim de três anos a contar da data de preenchimento da Ficha de Notificação de Bagagem, passará ao domínio do STD, de acordo com o Art. 1.260 do Código Civil Brasileiro.

4.10.3 Decorrido o prazo citado no item anterior, o Comandante, Chefe ou Diretor da OM responsável pela operação do terminal de transporte mandará proceder a uma sindicância, cujo encarregado deverá propor o destino a ser dado ao material (destruição, alienação, doação, etc), publicando a solução em boletim interno ou ordem do dia, e encaminhando a presente informação por meio de mensagem ao CCLM.

4.11 Procedimentos para carga especial

4.11.1 Equipamentos mecânicos e motores em geral deverão ser recebidos embalados, de maneira a prevenir possíveis vazamentos de óleos, protegendo-se as áreas sensíveis e utilizando-se bandejas coletoras com material absorvente. Deve ser evitado o contato direto com o piso do meio de transporte, utilizando-se pranchas de madeira, cavaletes, calços, etc. As tubulações desconectadas deverão estar secas e fechadas com tampões à prova de infiltração, devendo ser mantidas em seus lugares.

4.11.2 Componentes pneumáticos sob pressão, tais como pneus, quando montados, e outros componentes que utilizem alta pressão, quando transportados em aeronaves, deverão ser acondicionadas em engradados que previnam uma possível despressurização, que pode levar a um rompimento do componente e causar danos.

4.11.3 Animais vivos somente serão transportáveis se estiverem acompanhados do proprietário ou responsável e acondicionados de forma que previna a contaminação do meio de transporte por excrementos dos mesmos, assim como os demais procedimentos sanitários previstos na legislação em vigor. O proprietário deverá, no ato da solicitação e da entrega do animal para embarque, apresentar a Guia de Trânsito de Animal (GTA) ou Atestado de Sanidade Animal, emitida por médico veterinário credenciado pelo Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, pela Secretaria Estadual de Agricultura ou por algum posto do Departamento de Defesa Animal. No caso de animais silvestres, a legislação específica deve ser obedecida.

4.11.4 Cargas perecíveis deverão ser recebidas e embarcadas o mais próximo possível do horário previsto para a partida do meio de transporte, com o cuidado de não atrasar o transporte e nem causar deterioração da carga. Material congelado deverá embarcar acondicionado em sacos plásticos, a fim de evitar danos ao piso do meio de transporte.

4.11.5 Cargas perigosas devem observar as normas técnicas referentes a cada tipo de material e ao meio de transporte empregado, assim como providenciados equipamentos e elementos credenciados para auxiliar no carregamento e descarregamento. A incompatibilidade de transporte entre passageiros e cargas perigosas, e mesmo entre os

diversos tipos de carga deve ser rigorosamente observada. São consideradas cargas perigosas:

a) agentes químicos (particularmente os tóxicos, os explosivos, os corrosivos e os inflamáveis);

b) material bélico, especialmente munições;

c) material radioativo; e

d) agentes bacteriológicos.

4.11.6 Tambores de Combustível Vazios são considerados inflamáveis pela facilidade com que liberam vapores e provocam explosões.

4.11.7 Acumuladores de Carga e baterias deverão ser inspecionados e avaliados quanto ao estado geral e vazamentos, inclusive quando instalados em viaturas.

4.11.8 Botijões de Gás (GLP) têm o transporte aéreo proibido sob qualquer hipótese.

4.11.9 Os veículos, máquinas ou equipamentos que contenham motores à combustão interna ou baterias deverão atender aos seguintes procedimentos, quando transportados por via aérea:

a) devem ser adotados cuidados especiais para assegurar a completa drenagem dos reservatórios e do sistema de combustível dos veículos, máquinas ou equipamentos que incorporem motores à combustão interna, inclusive motores isolados, quando tais equipamentos forem transportados numa posição diferente da vertical (posição inclinada, por exemplo, na rampa de uma aeronave);

b) os reservatórios de combustível deverão ser drenados até onde seja possível, e se restar algum combustível, este não deverá ser superior a um quarto da capacidade total do tanque;

c) os veículos equipados com motores diesel estão isentos deste procedimento de drenar os reservatórios de combustível, mas entretanto, deverá ser deixado um espaço dentro do reservatório que permita a expansão do combustível, sem que haja derramamento, no caso de transporte aéreo;

d) as tampas dos reservatórios de combustível deverão estar fechadas de forma hermética. Deverá ser feita uma inspeção cuidadosa com o fim de assegurar-se de que não haja vazamento de combustível;

e) para veículos, máquinas, ou equipamentos movidos por um gás inflamável, os cilindros que contenham o gás devem ser esvaziados completamente, as linhas desde os cilindros até os reguladores, inclusive, devem ser também drenados de qualquer traço de gás. Para assegurar que essas condições tenham sido satisfeitas, as válvulas dos sistemas devem ser deixadas abertas, e as conexões devem ser desconectadas no momento que for entregue o equipamento ao operador. As válvulas devem ser fechadas e as linhas reconectadas aos reguladores de gás, antes de colocar os veículos a bordo do meio de transporte;

f) as baterias de acumuladores deverão estar fixadas de maneira segura no porta-bateria do veículo, máquinas ou equipamentos. Elas deverão estar protegidas de forma a prevenir danos e curtos-circuitos. Quando for necessário desconectar os cabos da bateria, deverá ser desligado primeiro o de polo negativo. Ao religar, conectar primeiro o de polo positivo. No caso de baterias do tipo não lacradas, deve-se certificar de que as mesmas não fiquem na posição vertical, caso contrário elas deverão ser removidas e embaladas adequadamente;

g) os itens críticos requeridos para a operação de veículos, máquinas ou equipamentos, tais como extintores de incêndio, equipamentos de segurança, devem ser fixados de forma segura; e

h) nos veículos equipados com sistema de proteção contra roubo, equipamentos de radiocomunicação, sistema de navegação e outros, estes dispositivos deverão ser desligados.

4.11.10 Alguns materiais podem conter itens perigosos ocultos, tais como:

a) equipamentos odontológicos podem conter produtos químicos perigosos tais como resinas e solventes, gás comprimido, mercúrio ou material radioativo;

b) caixas de ferramenta, que podem conter gases comprimidos, tubos de aerossóis, líquidos corrosivos e inflamáveis;

c) material de estacionamento e equipamentos para acampar podem conter gás inflamável (butano, propano, etc.), líquidos inflamáveis (querosene, gasolina, etc.) e outras mercadorias;

d) frutas congeladas ou vegetais podem estar embaladas com dióxido de carbono sólido, gelo seco;

e) produtos farmacêuticos podem conter artigos que reúnam todas as especificações de artigo perigoso;

f) produtos químicos para piscinas podem conter substâncias corrosivas e/ou comburentes;

g) equipamentos elétricos podem conter material magnético, mercúrio e ácidos corrosivos nas baterias de acumuladores;

h) vacinas podem estar embaladas com gelo seco; e

i) amostras de diagnóstico podem conter substâncias infecciosas.

4.12 Manipulação da Carga

4.12.1 As cargas deverão estar devidamente embaladas, marcadas e etiquetadas. Se as etiquetas forem extraviadas ou estiverem ilegíveis, deverão ser recolocadas ou substituídas.

4.12.2 A documentação deverá estar com todos os campos preenchidos e informações adicionais necessárias anotadas.

4.12.3 As embalagens apresentadas com avarias, corrosões ou vazamentos deverão ser recusadas. No caso dessas discrepâncias serem anotadas como carga já aceita, deverá ser separada e colocada em lugar seguro.

4.12.4 Não deverá ser aceito para embarque nenhum palete, a não ser que seja devidamente inspecionado e que não haja sido encontrado traços de vazamento ou de avarias da carga paletizada. Os operadores deverão estar seguros de que não haja a bordo nenhuma carga com vazamentos ou avarias.

4.12.5 As embalagens que contenham produtos capazes de reagir perigosamente entre si, deverão ser segregadas.

4.12.6 Cargas que não possam ser transportadas juntamente com passageiros deverão possuir etiquetas que alertem à tripulação do meio de transporte sobre esta restrição.

4.12.7 O despachante de terminal deverá buscar junto ao expedidor da carga as informações acerca dos conteúdos das embalagens com o propósito de prevenir que mercadorias perigosas sejam embarcadas em um avião como se fosse carga comum. Muitos materiais de aparência inócua podem conter itens perigosos.

4.12.8 Substâncias de reação espontânea ou peróxidos orgânicos não poderão ser expostos a raios solares ou fonte de calor. Os mesmos deverão ser armazenados em lugares ventilados. A tripulação deverá ser alertada sobre este tipo de carga.

4.12.9 Munição não deverá permanecer nos armazéns de um terminal, por motivo de segurança. No caso de necessidade de permanência deste material no interior do terminal, deverá ser requerida uma guarda para sua proteção.

4.12.10 O embarque e o desembarque de munições deverá ser acompanhado por militar especialista, disponibilizado pela Força apoiada.

4.12.11 Materiais magnetizados ou que emitam radiofrequência devem ser desligados de forma a não influir nos equipamentos de bordo da aeronave. A tripulação deve ser informada desse tipo de carga a bordo.

4.12.12 Embalagens contendo conteúdo líquido deverão ser transportadas na posição vertical, evitando-se vazamentos.

CAPÍTULO V

TRANSPORTE DE DECESSOS

5.1 Generalidades

5.1.1 As determinações constantes do presente capítulo dizem respeito aos procedimentos gerais para o transporte de decessos ocorridos em ato de serviço, e que deverão ser observadas no âmbito do STD, em situação de normalidade, crise ou conflito armado.

5.1.2 O transporte de decessos por qualquer órgão integrante dos Sistemas Singulares (STMB, STEB e STA), além de observar ao previsto no presente capítulo, deverá obedecer às Normas e Resoluções referentes ao translado de restos mortais humanos, emitidas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) ou Organização Mundial da Saúde (OMS), naquilo que for cabível.

5.1.3 Para efeito de transporte de decessos no âmbito do STD, os termos e expressões abaixo têm os seguintes significados:

a) **Ata de Procedimento de Conservação**: documento emitido pelo serviço de saúde militar ou empresa funerária contratada, que tem por objeto relatar todo o procedimento de conservação do cadáver;

b) **Autoridade Sanitária**: Agente público com atribuição de aplicar medidas sanitárias apropriadas, de acordo com as Leis e Regulamentos vigentes em todo o território nacional e Tratados ou outros Atos Internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

c) **Cinzas**: resíduos pulverulentos provenientes de incineração (cremação) de restos mortais humanos;

d) **Conservação de Restos Mortais Humanos**: procedimento que consiste no emprego de técnica na qual os restos mortais humanos são submetidos a tratamento químico, com o objetivo de manterem-se conservados por um determinado intervalo de tempo. O embalsamamento e a formolização são técnicas de conservação de restos mortais, e serão realizados por pessoal especializado dos serviços de saúde militares, ou ainda, por empresas civis contratadas;

e) **Controle Sanitário**: conjunto de medidas caracterizadas por ações que visam prevenir ou minimizar riscos para a saúde;

f) **Decesso**: morte ou falecimento de ser humano. Para fins desta publicação, também designa o cadáver em translado;

g) **Embalsamamento**: método de conservação de restos mortais humanos com o objetivo de promover sua conservação total e permanente;

h) **Formolização**: método de conservação de restos mortais humanos com o objetivo de promover sua conservação de forma temporária;

i) **Restos Mortais Humanos**: constituem-se do próprio cadáver ou de partes deste e de cinzas provenientes da sua cremação, excetuadas as células;

j) **Translado de decessos**: todas as medidas relacionadas ao transporte de restos mortais humanos, em urna funerária, inclusive àquelas referentes à sua armazenagem ou guarda temporária até a sua destinação final; e

k) **Urna Funerária**: caixa ou recipiente externo em madeira, forrado internamente com folhas de zinco ou outro material que o venha a substituir com as mesmas funções, impermeável e sem visor.

5.2 Translado de decessos

5.2.1 O controle sanitário durante o translado de restos mortais humanos no âmbito do STD será responsabilidade do Terminal de Transporte responsável, respectivamente, pelo embarque e desembarque da carga. O comando do Terminal de Transporte poderá solicitar apoio especializado à Autoridade Sanitária, caso necessário.

5.2.2 Caberá ao setor de controle de movimento do Terminal de Transporte realizar a conferência da documentação de controle para o translado de restos mortais humanos, que deverá acompanhar o decesso durante o seu transporte, a saber:

a) Autorização para a remoção do decesso, expedida pela autoridade policial local (em situação de normalidade);

b) Certidão de Óbito, emitida por serviço de saúde militar, instituto médico legal ou estabelecimento de saúde civil credenciado;

c) Ata de Procedimento de Conservação, emitida por serviço de saúde militar ou empresa funerária contratada;

d) Termo de Autorização de Embarque de Decesso (Anexo G), emitido pelo Terminal de Transporte de origem; e

e) Manifesto de carga.

5.2.3 Em situação de crise ou conflito armado, a autorização para a remoção do decesso será expedida pelo Comando imediatamente superior à OM a qual pertencia o militar.

5.2.4 O translado de cinzas, caso realizado, não será objeto de controle sanitário por parte dos Terminais de Transporte.

5.2.5 O translado de decessos deverá ser realizado no compartimento de cargas dos meios de transporte utilizados, devendo os restos mortais terem sido previamente submetidos a procedimento de formolização e/ou embalsamamento, exceto em situações especiais, descritas no item 5.3.

5.2.6 O comandante ou responsável pelo meio de transporte deverá proceder à comunicação ao Terminal de Transporte de Destino sobre de quaisquer acidentes ou anormalidades ocorridos durante o translado do decesso.

5.2.7 O Terminal de Transporte de Destino, caso constatado acidente ou anormalidade durante o translado do decesso, tomará as providências cabíveis, realizando inclusive a comunicação à Autoridade Sanitária, caso necessário.

5.2.8 A Organização Mundial da Saúde (OMS) e o Ministério da Saúde (MS) podem estabelecer proibições para o translado de decessos decorrentes de algumas doenças infectocontagiosas. Da mesma forma, óbitos decorrentes da ação de agentes QBRN podem trazer restrições para o translado. Neste sentido, o CCLM deverá emitir uma Diretriz específica para o processamento de decessos nestas situações.

5.2.9 As Forças Singulares estabelecerão diretrizes específicas para o transporte de decessos não ocorridos em ato de serviço.

5.3 Transporte de decessos em situações especiais

5.3.1 No caso de decesso originário da ocorrência de óbito a bordo de embarcações ou em situações em que não seja possível a realização dos procedimentos de formolização e/ou embalsamamento, particularmente em situações de crise ou conflito armado, poderá ser realizado o translado até um terminal de destino empregando-se meios adaptados para cada situação.

5.3.2 Para estes casos, os Terminais de Transporte deverão prever a utilização de instalações dotadas de câmaras de refrigeração ou contêineres refrigerados, onde possa ser mantida temperatura igual ou inferior a - 20º C, onde os decessos poderão ser armazenados até o seu translado.

5.3.3 Os meios a serem empregados para o translado até um terminal de destino devem possuir um compartimento apropriado à armazenagem de carga refrigerada, ou serem capazes de embarcar contêineres refrigerados ou outros recipientes que permitam o transporte na temperatura adequada.

5.3.4 Nestas condições especiais, o cadáver (ou partes deste) deverá ser acondicionado em sacos plásticos de material resistente e impermeável, assim como mantido sob vedação durante todo o translado.

5.3.5 O Terminal de Destino deverá realizar as coordenações necessárias para que os procedimentos de conservação sejam executados tão logo quanto possível, seja em instalações de saúde militares ou em empresa funerária contratada.

ANEXO A

MODELO DE RELAÇÃO DE PASSAGEIROS

MEIO	TIPO: MATRÍCULA:	TERMINAL: ESCALAS:	DATA: xx/xx/xxxx CHAMADA:

Nº	NOME DO PASSAGEIRO	IDENTIDADE	DEST	PRIO	QDE PAX	PESO BAG	Nº BAG	CASO DEPENDENTE DE MILITAR	
								PARENTESCO	RESP.
Nome do Chefe do Terminal			TOTAL				COMANDANTE DO MEIO DE TRANSPORTE/COMBOIO		
			QTD PAX						

Despachante do Terminal:	Responsável pelo embarque:

O peso máximo de bagagem permitido por passageiro é de ______ Kg incluindo a bagagem de mão.

ANEXO B

MODELO DE REQUISIÇÃO DE TRANSPORTE CONJUNTO

REQUISIÇÃO DE TRANSPORTE CONJUNTO
Nr: ___________ / ANO: ___________

MODAL DE TRANSPORTE: Aéreo

LOCAL E DATA: __________, ___ de ____________ de ________

PRIORIDADE: **1 (um)**

Usuário solicitante: ______________________

Usuário de destino: ______________________

Nr Ord	Classe	Vol	PERÍODO DE EMBARQUE		LOCAIS DE EMBARQUE E ENTREGA			DIMENSÕES DA CARGA								
			DE	A	EMBARQUE	ENTREGA		DESCRIÇÃO DA CARGA	Qde	UNITÁRIO					VALOR DA CARGA (R$)	
						Principal	Alternativo			Larg	Comp	Alt	PESO	VOL		
										m	m	m	Kg	m3	Unit	Total
					TOTAL (desta página)											

OM REQUISITANTE:	TERMINAL CREDENCIADO:	PROCESSAMENTO DA REQUISIÇÃO	
Responsável: Posto/Graduação: Assinatura: Nr de Identidade: Email:	Responsável: Posto/Graduação: Assinatura: Nr de Identidade:	Aprovada: ( ) Sim ( ) Não	Situação: ( ) Despacho Imediato ( ) Aguarda na OM de origem - Data de despacho da carga:___________________ ( ) Cota de Transporte Conjunto ultrapassada

ANEXO C

MODELO DE FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE BAGAGEM (FNB)

FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE BAGAGEM (FNB)

1) TERMINAL _____________ 2) FNB Nº _____/_____ 3) DATA: ___/___/_____

4) SITUAÇÃO: ( ) ABANDONADA (A) ( ) DESAPARECIDA D) ( ) EXTRAVIADA (E)
( ) PERDIDA (P)

5) NOME ____
NOME DO PASSAGEIRO - Nº TELEFONE

6) _________________________ 7) __________________ 8) _______________
LOCAL EMBARQUE/DATA ROTA TIPO/Nº ANV

9) __________________________ 10) _________________________________
LOCAL DESEMBARQUE COMPROVANTE DE BAGAGEM

11) TIPO BAGAGEM/QNT: A - ( ) MALA ___; B - ( ) BOLSA; C - ( ) MALETA ___;
D - ( ) CAIXA ___; E - ( ) PACOTE ___; F - ( ) MOCHILA ___;

12) ____
CARACTERÍSTICAS (TAMANHO - COR - MARCA - MATERIAL)

13) PROVIDÊNCIAS TOMADAS:

14) SOLUÇÃO: ( ) ENTREGUE (E); ( ) DESAPARECIDA (D)

15 ENCERRADA EM: ____/____/_____

ASSINATURA DO RECLAMANTE: _______________________________________

ANEXO D

MODELO DE FICHA DE VISTORIA DE BAGAGEM (FVB)

FICHA DE VISTORIA DE BAGAGEM (FVB)

1) POSTO ____

2) FVB Nº _____/_____ 3) DATA: _____/_____/_____

4) FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE BAGAGEM (FNB) Nº _____/______

5) MOTIVO DA VISTORIA: ____________________
(A) - ABANDONADA
(E) - EXTRAVIADA
(+24h) - MAIS DE 24 HORAS
(+ 03A) - MAIS DE 03 ANOS

6) VISTORIADORES
(OF) ____
NOME-POSTO
(ST/ SO/SGT) ____
NOME-GRADUAÇÃO
(CB/SD/TF) ____
NOME-GRADUAÇÃO

7) TIPO BAGAGEM/QUANTIDADE:
( ) MALA _________________________________
( ) BOLSA _________________________________
( ) MALETA _________________________________
( ) CAIXA _________________________________
( ) PACOTE _________________________________
( ) MOCHILA _________________________________
( ) OUTROS _________________________________

8) ____
CARACTERÍSTICA (TAMANHO - COR - MARCA - MATERIAL)

9) BAGAGEM IDENTIFICADA: ( ) SIM ( ) NÃO

10) PASSAGEIRO: ____
NOME

11) ____
ENDEREÇO/TELEFONE

12) RELAÇÃO DO MATERIAL ENCONTRADO E O SEU ESTADO:
____
____
____
____
____

13) ASSINATURA DOS VISTORIADORES

(OF) ____

(ST/SO/SGT) ____

(CB/SD/TF) ____

14) DESTINO DO MATERIAL: ____

15) LOCAL E DATA: ________________________, _____/_____/_____

____
ASSINATURA DO CHEFE DO TERMINAL

Obs.: ANEXAR FOLHAS ADICIONAIS SE NECESSÁRIO

ANEXO E

MODELO DE TERMO DE RECEBIMENTO DE BAGAGEM

RECEBI, NESTA DATA, A BAGAGEM DE MINHA PROPRIEDADE, NOS TERMOS PRECONIZADOS PELO ______________________________, QUANDO DA REALIZAÇÃO DA VIAGEM DO DIA _____/_____/_______, DE ACORDO COM A FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE BAGAGEM Nº ______________________.

LOCAL E DATA: ______________________________________,
_____/_____/_____

____
NOME POR EXTENSO - POSTO/GRADUAÇÃO

____
DOCUMENTO DE IDENTIDADE/CPF

____
ASSINATURA

ANEXO F

COMPATIBILIDADE ENTRE PASSAGEIROS E CARGAS PERIGOSAS

PRODUTO	CLASSIFICAÇÃO	CARGA PERMITIDA SER TRANSPORTADA		CARGA NÃO PERMITIDA SER TRANSPORTADA COM PASSAGEIROS	
		EMBALAGEM	QUANTIDADE MÁXIMA POR EMBALAGEM	EMBALAGEM	QUANTIDADE MÁXIMA POR EMBALAGEM
Fosfatizante EV-03 MIL-C-10578	Classe 8 Corrosivo	Embalagem plástica c/caixa de madeira	25 kg	Tambor plástico	100 Kg
Abrilh. de alumínio Ardrox 1074 MIL-C-25378	Classe 8 Corrosivo	Embalagem plástica c/caixa de madeira	25 kg	Tambor plástico	100 Kg
Descarbonizante EV-02 MIL-C-19853	Classe 6 Tóxico	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Descarbonizante Ardrox 666/6 MIL-C-19853	Classe 6 Tóxico	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Removedor EV-01 MIL-R-81294	Classe 6 Tóxico	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Removedor Ardrox 204 MIL-R-25134	Classe 6 Tóxico	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Detergente EV-05 MIL-C-87936	Não perigoso	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Detergente Ardrox 6405 MIL-C-87936	Não perigoso	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Produto de Limpeza de Compressor B & b 3100 MIL-C-85704	Não perigoso	Embalagem plástica ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Óleo à Base de Petróleo	Classe 3 Líquido Inflamável	Tambor plástico ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Anticorrosivo Ardrox 44	Classe 3 Líquido	Tambor plástico ou	60 L	Tambor plástico ou	220 L

PRODUTO	CLASSIFICAÇÃO	CARGA PERMITIDA SER TRANSPORTADA		CARGA NÃO PERMITIDA SER TRANSPORTADA COM PASSAGEIROS	
		EMBALAGEM	QUANTIDADE MÁXIMA POR EMBALAGEM	EMBALAGEM	QUANTIDADE MÁXIMA POR EMBALAGEM
MIL-C-81706	Inflamável	aço		aço	
Anticongelante Prist MIL-I-27686	Classe 3 Líquido Inflamável	Tambor plástico ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Tolueno Puro	Classe 3 Líquido Inflamável	Tambor plástico ou aço	1 L	Tambor plástico ou aço	60 L
Metanol	Classe 3 Líquido Inflamável e Tóxico	Tambor ou bombona plástica	1 L	Tambor ou bombona plástica	60 L
Solvente de Segurança Ardrox 5503 P-D-680 tipo II	Classe 3 Líquido Inflamável	Tambor plástico ou aço	60 L	Tambor plástico ou aço	220 L
Nitrogênio	Classe 2 Inflamável	Cilindros	75 Kg	Cilindros	150 Kg
Oxigênio	Classe 2 Inflamável	Cilindros	75 kg	Cilindros	150 Kg
Asfalto	Classe 3 Inflamável	Tambor de aço	60 L	Tambor plástico	220 L
Gás Liquefeito de Petróleo (Botijão)	Classe 2 Inflamável	Cilindro ou Recipiente Específico	Proibido	Cilindro ou Recipiente Específico	Proibido
Asfalto	Classe 3 Inflamável	Tambor de aço	60 L	Tambor plástico	220 L
Tricloroetileno	Classe 6 Tóxico	Tambor de aço	60 L	Tambor de aço	220 L
Gasolina	Classe 3 Inflamável	Tambor ou Bombona plástica	5 L	Tambor ou Bombona plástica	220L
Querosene	Classe 3 Inflamável	Tambor ou Bombona plástica	60 L	Tambor ou Bombona plástica	220 L
Acetileno Líquido	Classe 2 Inflamável	Cilindro ou Recipiente Específico	Proibido	Cilindro ou Recipiente Específico	Proibido
Acetileno Dissolvido	Classe 2 Inflamável	Cilindro ou Recipiente Específico	Proibido	Cilindro ou Recipiente Específico	Proibido
Material Radioativo	Classe 7 Inflamável	Consultar o Terminal antes do recebimento	Embalagens Específicas (CNEN)	Consultar o Terminal antes do recebimento	Embalagens Específicas (CNEN)

PRODUTO	CLASSIFICAÇÃO	CARGA PERMITIDA SER TRANSPORTADA		CARGA NÃO PERMITIDA SER TRANSPORTADA COM PASSAGEIROS	
		EMBALAGEM	QUANTIDADE MÁXIMA POR EMBALAGEM	EMBALAGEM	QUANTIDADE MÁXIMA POR EMBALAGEM
Acetona	Classe 3 Inflamável	Tambor plástico ou aço	5 L	Tambor plástico de aço	60 L
Álcool etílico 96º GL	Classe 3 Inflamável	Tambor plástico ou aço	60 L	Tambor plástico de aço	220 L
Tintas e Redutores	Classe 3 Inflamável	Tambor plástico ou aço	60 L	Tambor plástico de aço	220 L
Água Metanol (Solução 55% de Água e + 45% de Metanol)	Classe 3 Inflamável e Tóxico	Tambor metálico ou Bombona plástica	60 L	Tambor metálico ou Bombona plástica	220 L
Bateria (selada ou não selada)	Classe 8 Corrosivo	Caixa de madeira com revestimento interno e material absorvente	30 Kg	Caixa de madeira com revestimento interno e material absorvente	Sem limite
Munições de Calibre até 20 mm, e com Projéteis Inertes ou Traçantes	Classe 1 Explosivo	Embalagem Específica para munições	45 Kg	Embalagem Específica para munições	45 Kg
Munições de Calibre até 20 mm, Foguetes, Mísseis, Bombas e Espoletas (material ativo)	Classe 1 Explosivo	Embalagem Específica para munições	Proibido o embarque de passageiros não envolvidos na missão	Embalagem Específica para munições	Proibido o embarque de passageiro não envolvido na missão
Cartuchos impulsores de Bombas, "Canopy ou assentos"	Classe 1 Explosivo	Embalagem Específica para munições	Contendo não mais que 32,5 g de Propelente cada um	Embalagem Específica para munições	Contendo não mais que 32,5 g de Propelente cada um

ANEXO G

MODELO DE TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE EMBARQUE DE DECESSO

AOS _______________ (data), NO __________________________________ (terminal de transporte), FICA AUTORIZADO O TRANSLADO DE UM VOLUME EMBARCADO SOB O MANIFESTO DE CARGA ________________ (n.º de identificação do documento emitido), CONSTITUÍDO DE URNA FUNERÁRIA CONTENDO O DECESSO DE (OU PARTES DO DECESSO DE) ___________________________ (nome e identificação do(s) decesso(s)), CUJO FALECIMENTO OCORREU EM ______________________ (data e local), CONFORME ATESTADO OU CERTIDÃO DE ÓBITO ANEXO, E CUJO SEPULTAMENTO ESTÁ PREVISTO PARA OCORRER NA LOCALIDADE DE _________________________ (município e UF).

____

CHEFE DO SETOR DE CONTROLE DE MOVIMENTO
DO TERMINAL DE TRANSPORTE

ANEXO H

MODELO DE FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE CARGA (FNC)

FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE CARGA (FNC)

1) TERMINAL ______________ 2) FNC Nº _____/_____ 3) DATA: ___/___/_____

4) SITUAÇÃO: ( ) ABANDONADA (A) ( ) DESAPARECIDA D) ( ) EXTRAVIADA (E)
( ) PERDIDA (P)

5) NOME ____
EXPEDIDOR

6) ___________________________ 7) ___________________ 8) ________________
LOCAL EMBARQUE/DATA ROTA REGISTRO INDICATIVO DO MEIO

9) ____________________________ 10) ____________________________________
LOCAL DESEMBARQUE MANIFESTO DE CARGA

11) TIPO DE CARGA
____

12) ____
CARACTERÍSTICAS (TAMANHO - COR - MARCA - MATERIAL)

13) PROVIDÊNCIAS TOMADAS:

14) SOLUÇÃO: ( ) ENTREGUE (E); ( ) DESAPARECIDA (D)

15 ENCERRADA EM: ____/____/_____

ASSINATURA DO RECLAMANTE: ____

ANEXO I

MODELO DE FICHA DE VISTORIA DE CARGA (FVC)

FICHA DE VISTORIA DE CARGA (FVC)

1) TERMINAL ____

2) FVC Nº _____/_____   3) DATA: _____/_____/_____

4) FICHA DE NOTIFICAÇÃO DE CARGA (FNC) Nº _____/______

5) MOTIVO DA VISTORIA: _____________________
(A) - ABANDONADA
(E) - EXTRAVIADA
(+24h) - MAIS DE 24 HORAS
(+ 03A) - MAIS DE 03 ANOS

6) VISTORIADORES
(OF) ____
NOME-POSTO
(ST/ SO/SGT) ____
NOME-GRADUAÇÃO
(CB/SD/TF) ____
NOME-GRADUAÇÃO

7) TIPO CARGA/QUANTIDADE DE VOLUMES:
(   ) Caixa ______________________________
(   ) Saco ______________________________
(   ) Tambor ______________________________
(   ) Vasilhame ______________________________
(   ) Engradado ______________________________
(   ) Botijão ______________________________
(   ) Conteiner ______________________________
(   ) OUTROS ______________________________

8) ____
CARACTERÍSTICA (TAMANHO - COR - MARCA - MATERIAL)

9) CARGA IDENTIFICADA: (   ) SIM   (   ) NÃO

10) EXPEDIDOR DA CARGA: ____
NOME

11) ____
ENDEREÇO/TELEFONE

12) RELAÇÃO DO MATERIAL ENCONTRADO E O SEU ESTADO:
____
____
____
____
____
____
____

13) ASSINATURA DOS VISTORIADORES

(OF) ____

(ST/SO/SGT) ____

(CB/SD/TF) ____

14) DESTINO DO MATERIAL: ____

15) LOCAL E DATA: _____________________________________, _____/_____/_____

____
ASSINATURA DO CHEFE DO TERMINAL

Obs.: ANEXAR FOLHAS ADICIONAIS SE NECESSÁRIO

Ministério da Defesa
Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas
Brasília, 12 de abril de 2013